CRDP
ACADÉMIE DE VERSAILLES
CDDP
VAL-D'OISE

Document d'accompagnement du simulateur de conduite Honda

Organisation du module d'activité

inspection académique
Val d'Oise
académie
Versailles
éducation
nationale

MAIF

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DU VAL D'OISE

Ce document a été réalisé conjointement par l'Inspection académique du Val d'Oise, le CDDP du Val d'Oise, le Pôle CMSR Île de France et la Prévention Maif 95

Sommaire

Les enjeux de la simulation comme vecteur d'apprentissage

Installation du simulateur

Finalités, contenus d'enseignement et publics visés

1re étape : présenter et analyser un accident de la route

2e étape : utiliser le simulateur de conduite

3e étape : exploiter les fiches d'observation et les bilans individuels.

Travailler sur le constat d'accident

Annexes

© Janvier 2009 version 2009/03

Les enjeux de la simulation comme vecteur d'apprentissage

Les savoirs : Les situations diverses et variées proposées permettent de revoir bon nombre de connaissances du Code de la route ainsi que toutes les règles, le plus souvent non-écrites, de bonne conduite et de savoir vivre sur la route. Elles sont toutes clairement exprimées dans les premiers espaces d'apprentissage.

Les savoir-faire : La prise en main du simulateur étant très proche de la réalité pour le guidon, les freins, le système d'accélération, les clignotants, l'avertisseur sonore…, cela permet en particulier a des futurs utilisateurs de deux-roues motorises d'avoir un premier contact avec cet environnement tout a fait particulier.
Tourner, freiner, garder ses distances, regarder au loin pour mieux prévenir les risques autant de savoir-faire a maitriser, a acquérir, a travailler.
Les élèves totalement novices en matière de deux-roues motorisé ont ici un outil d'apprentissage performant, sans prise de risque de casse pour le matériel, en toute sécurité pour l'intégrité physique de l'apprenant.

Les « savoir-être » : C'est sur ce point précis que porte la posture pédagogique à adapter à chacun des publics que l'animateur adulte rencontrera.
A ce titre, il est plus que vivement conseille de ne jamais laisser les adolescents seuls avec le simulateur !
Les principaux atouts de cet outil, c'est de permettre des prises de conscience sur les points suivants :
□□être vigilant
□□être prévoyant ⇒ par l'ANTICIPATION
□□être prudent
Une vitesse excessive est donc a proscrire pour exploiter pleinement l'aspect éducatif du simulateur. La possibilité pour l'encadrant de brider l'engin a 45km, 70 ou 90 permet d'aborder la question du débridage et de démontrer aisément l'impact de la vitesse sur les distances de freinage.

Une vitesse excessive, répétons-le, est un motif d'arrêt immédiat de la simulation pour l'élève à qui on aura donné les consignes et qui pourtant les contournera.

Quelles postures pédagogiques ?

Tout va dépendre de l'âge des élèves, des objectifs fixés au préalable en commun avec l'équipe pédagogique et des situations réelles vécues dans l'environnement immédiat.

A partir de quel âge ?
Des l'âge de l'ASSR 1, on peut faire de l'initiation a la conduite d'un deux-roues motorise, soit en 5eme avec un âge moyen autour de 13 ans. Les premiers espaces sont tout à fait adaptés.
Ensuite le public des 4eme et **surtout des 3ème**, est effectivement le cœur de cible afin de prévenir les conduites à risque et surtout de susciter le débat entre les élèves eux-mêmes.

Statistiquement, c'est en 3eme et en seconde qu'on fait le meilleur travail avec des jeunes filles matures qui vont bientôt devoir utiliser un scooter ou bien des garçons qui expérimentent bien trop souvent leur capacité a braver le risque. Ce qui explique la sexualisation du risque de décès et d'accident grave à hauteur de 90% des victimes pour les garçons. Il y a donc matière à débattre et à prévention!

Aussi et surtout ne l'oublions pas, il s'agit là des classes d'âge correspondant au pic d'accidentalité des jeunes utilisant un deux roues motorisé !!!!

Certains élèves de cet âge sont soit en projet d'acquérir un deux-roues dans une préparation active du BSR, soit déjà usager d'un deux roues motorise. Ils se sentent concernés pour diverses raisons :
□□nécessite de se déplacer sans les parents, en autonomie
□□orientation vers l'apprentissage
□□potentiel d'indépendance à l'adolescence
□□déplacements multiples pour les activités sportives et culturelles
□□déplacements plus fréquents en dehors de la cellule familiale en en direction du groupe social du jeune

Aussi un travail portant sur le partage de la route est possible pour les lycéens des classes de 1eres et de Terminales afin de s'orienter vers un débat qui prend en compte aussi les interactions entre véhicule à 4 roues et les deux roues.
Enfin un travail particulier en direction **des garçons** (90 % des victimes adolescentes sur deux roues) est souhaitable et encore davantage pour **les sections en alternance** car ils sont surexposés aux risque routier par le simple fait de multiplier les déplacements entre le domicile, l'entreprise et le centre de formation.

Quels discours pour accompagner le simulateur ?
Sans discours sécuritaire d'accompagnement, l'action est réduite à néant voire contreproductive !!!!!
C'est la mission du ou des adultes encadrant que de faire passer les bons messages au bon moment.

Le simulateur est propice pour lutter contre les mauvaises habitudes suivantes :

- **la vitesse** : si un élève est au-dessus de la vitesse autorisée, il faut lui faire remarquer, de plus son parcours est voue d'emblée à l'échec car il n'arrivera pas a contourner les obstacles : c'est tout simplement IMPOSSIBLE ! En ville, on doit formellement interdire aux élèves de rouler à plus de 45km / h, c'est la loi et c'est aussi la règle sur le simulateur.

- **le non-respect des règles essentielles du code de la route** : A ce titre, il semble très clair que si un jeune enfreint délibérément les règles, **il vaut mieux qu'il laisse sa place à un autre**.

- **attention au rôle du groupe** : en effet celui-ci peut induire chez l'adolescent qui passe sur le simulateur une conduite a risque du simple fait que le groupe incite a en prendre. Il est essentiel que l'adulte réagisse afin de faire prendre conscience aux élèves des incidences de leurs

propos et qu'il ya un lien avec des situations réelles potentielles. **Si un élève prononce le mot « accélère », il ne pourra pas accéder à la simulation !** Ce type de comportement incitatif à la transgression existe dans la vie réelle et il se solde par des victimes …réelles !

- **les leaders destructeurs** : parfois le premier qui va venir essayer le simulateur, surtout chez les garçons, va vouloir correspondre à son statut de leader dans le groupe. Pour démontrer sa puissance, il va se mettre en danger publiquement. Il est donc essentiel voire indispensable de bien réussir à contourner ce premier obstacle. Comment ? En recadrant l'activité et ses objectifs sécuritaires et pourquoi pas en allant jusqu'a choisir un autre élève **car dans la vraie vie dès la première chute c'est, à minima, l'hôpital…**

- **la posture de l'apprenant** : c'est un cours comme un autre, donc l'élève a de quoi écrire, il prend des notes, il renseigne la fiche ≪ élève ≫ fournie a cet effet. Ce n'est pas une séance pour s'amuser, on est la pour apprendre !

- **la durée de l'atelier** : on peut raisonnablement faire de 4 à 6 parcours en une heure, **après ou pendant**, le but sera de conserver un temps pour échanger avec les élèves. Donc le nombre d'élèves à passer dépend surtout **des informations sécuritaires que l'adulte souhaite faire passer**. La rétroprojection permet à l'ensemble du groupe de voir et de ressentir les parcours.

- **la taille du groupe** : là aussi tout dépend du dispositif choisi. Dans une petite salle avec une connexion sur grand écran on peut avoir 6 à 12 élèves. Il vaut mieux éviter de travailler sur groupe classe entier au collège et sur des sections ≪ à risque ≫.
Par contre on peut aller jusqu'a plusieurs classes réunies dans un amphi pour le niveau terminale ou post-bac afin d'impulser un débat avec les élèves sur la notion de partage de la route. En effet, une majorité d'élèves circule déjà en voiture à cet âge et le partage de la route avec les autres usagers vulnérables est un thème rarement aborde en profondeur. C'est ici le cas !!!

□□**des groupes sexués :** on a pu remarquer que le fait de faire des demi-groupes classe sexués, surtout au collège, permettait un meilleur accès à l'outil pour les jeunes filles et un discours plus homogène.

- **combien d'encadrant** ? peu importe, par contre il est essentiel qu'un enseignant ou qu'une personne issue de l'établissement soit présent afin d'apporter la légitimité éducative et pédagogique à l'opération.

Quelles postures didactiques ?
Comme toute séquence visant explicitement un apport de savoir, une séance de sécurité routière doit obéir a des principes de pédagogie du projet et donc avoir :
□□des objectifs clairs
□□un contenu spécifique
□□des supports d'accompagnement pour fixer l'attention (affiches, affichettes, témoignage, questionnaire a renseigner…)
□□une planification en trois temps : un diagnostic des prérequis, l'action proprement dite et l'évaluation de cette action.
C'est pourquoi, il est nécessaire d'accompagner l'action d'un questionnement préalable et aussi d'en avoir un autre qui soit différé afin d'avoir un retour d'informations quant aux ressentis des élèves.

Cette mise en abime de l'activité permet un recentrage bénéfique pour l'apprenant qui perçoit ainsi beaucoup mieux les enjeux de l'action à laquelle il a participe.

Dupliquer la formation

Un adulte informe et forme en vaut deux. Il est souhaitable qu'un maximum d'adultes soit formé afin de pallier toute éventualité et aussi pour optimiser la présence du simulateur dans l'établissement. Ainsi on a eu l'occasion de faire encadrer le simulateur par des enseignants, des aide-éducateurs, des personnels de service, l'équipe de direction, des parents d 'élèves et aussi, pourquoi pas, certains élèves matures et responsables.

En effet, si l'apport d'un IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière) pour l'encadrement est tout a fait souhaitable dans un premier temps, si on veut faire une prévention de masse , en prenant le temps de faire passer une classe d'âge, il est préférable que des adultes de l'établissement soient formés.

Pour conclure :

Il s'agit bien d'un simulateur donc :

- il n'y a pas le poids associé a l'engin
- il n'est pas utile de se pencher pour accompagner les courbes
- bien sur que certains usagers de la route sont en tort et qu'ils n'ont pas à faire ca ! Mais ce qui est tire de la réalité, c'est que les situations décrites, le sont a partir de fiches d'accidents qui ont vraiment eu lieu.

Nous sommes bien dans un **objectif de Prévention en toute sécurité**.

Installation du simulateur

Montage

Basculer l'avant du simulateur, emboîter la partie arrière, serrer les 2 écrous.

Le simulateur est monté.

Installation de la vidéo et de l'écran

L'unité centrale

Le clavier

L'écran 17 pouces

Les haut-parleurs

Pour monter l'écran, engager les deux ergots du pied à l'arrière.

Pour démonter l'écran, appuyer au dos sur le bouton noir.

Les branchements électriques

Alimentation de l'unité centrale

Alimentation des haut-parleurs

Alimentation de l'écran et branchement vidéo

Les liaisons avec l’unité centrale

Relier l’unité centrale à l’écran à l’aide des deux fiches repérées en jaune.

Relier l’unité centrale au clavier à l’aide d’une fiche USB.

Relier l’unité centrale aux haut-parleurs en introduisant la fiche vert clair dans l’unité centrale.

Relier l’unité centrale au clavier à l’aide des deux fiches DIN repérées en vert .

Relier le câble muni d’une prise USB à l’unité centrale.

1re étape : présenter et analyser un accident de la route

Pourquoi ce préalable ?
Il s'agit de permettre aux élèves de mieux situer les enjeux de l'utilisation du simulateur et de les préparer à une analyse des situations à risque.

Les outils exploitables
Au primaire, la vidéo *Les inséparables*
Au collège ou au lycée, des extraits vidéo de *Macadam Blues*

Démarche conseillée
Partir d'un outil (vidéo), d'un témoignage (handicapé), d'un article de presse…
Engager un débat sur les éléments présentés, les représentations des élèves, pour les amener à identifier et comprendre les facteurs d'accident (usager, infrastructure, engin…), et mettre en évidence leurs interactions. Lister ces facteurs dans un tableau (fil conducteur du module).
Donner la possibilité d'identifier les facteurs humains dans les accidents mortels (vitesse, alcool, casque, ceinture, vigilance/fatigue…).

Synthèse
Formulation par les élèves des conclusions du débat

Organisation
1 heure, classe entière

À retenir
Le comportement de l'usager est le facteur déterminant dans 9 accidents sur 10.
Les facteurs humains les plus importants dans les accidents mortels sont l'alcool, la vitesse, le nonport du casque…
Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des jeunes.

Voir l'annexe 1 : Analyse de l'accident

2e étape : utiliser le simulateur

Le mode d'emploi
Une lecture préalable du mode d'emploi assurera une bonne maîtrise de l'outil.

Le lieu et son équipement
Un local permettant l'installation fixe et sécurisée de l'engin pour la durée du module et l'accueil d'une demi-classe.
Un écran mural (pour projeter le parcours réalisé à l'ensemble du groupe), un tableau blanc ou paper board, un vidéo-projecteur, un raccordement à une imprimante.

La durée
Une heure et demie

Organisation des élèves
Une demi-classe divisée en deux groupes correspondant à deux tâches différentes.

Les utilisateurs	Les observateurs
Réaliser le parcours imposé. L'enseignant est à côté des acteurs, il explique le fonctionnement et reprécise si nécessaire l'enjeu de l'activité. Un élève utilisateur direct et deux utilisateurs en attente.	– Relever les différents comportements des acteurs, repérer leurs erreurs. – Identifier les risques pris au cours du parcours. – Renseigner les fiches d'observation distribuées et expliquées au préalable.

L'enseignant collecte les fiches d'observation et conserve les bilans imprimés.
Prévoir des temps de synthèse sur les ressentis des élèves acteurs et observateurs.

Voir l'annexe 4 : Fiche d'observation

3e étape : exploiter les fiches d'observation et les bilans individuels.

Durée : Une heure et demie

1. Exploiter les observations

L'enseignant affiche la liste des erreurs observées (d'après la lecture des fiches d'observation).
• Quels types d'erreurs ont été relevés ?
• Pourquoi ces erreurs ont-elles été commises ?
• Quelles en ont ou en auraient été les conséquences ? (sur le simulateur/ dans la réalité)
• Comment auraient-elles pu être évitées ? (vigilance, respect de la règle, contrôle de sa prise de risque, connaissances sur soi et sur les autres)
Utilisation des bilans imprimés pour valider et compléter les réponses (penser ensuite à les laisser aux élèves concernés).
(Quelle formation ou compléments de formation seraient nécessaires pour réduire les erreurs ?)

2. Le constat d'accident

À partir de la description d'un accident ou d'un cas survenu avec le simulateur, remplir un constat européen d'accident en utilisant le formulaire normalisé.
Croquis : représentation graphique des usagers, de leurs véhicules en fonction de l'environnement.
Circonstances : cocher les cases correspondant aux deux véhicules impliqués.
À la fin de l'activité, chaque élève conserve son constat.

À retenir

Être capable de répondre aux questions posées à chaque usager sur les circonstances d'un accident.
Comprendre et utiliser un constat amiable.
Situer les responsabilités de chacun, apporter de l'information sur l'implication de chaque usager au regard du respect de la réglementation et de l'obligation d'assurance.

Voir l'annexe 5

Annexe 1 : **Analyse de l'accident**

1re visualisation : restitution du contexte

Prévenir les élèves du sujet traité : la mise en scène d'un accident de la circulation (images plus réalistes sur *Macadam Blues*).
Laisser un temps d'expression et d'échanges.

2e visualisation : reconstitution des phases de l'accident

Ce qui précède l'accident	L'accident	Les conséquences de l'accident
Ambiance générale, habitudes (comportements à risque, transgressifs…), conditions de circulation, intentions, motivations, réactions…	La rupture La collision, le choc La chute…	• **Les victimes** Conducteur, passagers, autres usagers • **Nature des dégâts humains** Psychologiques : détresse, souffrance… Physiques : blessures, traumatismes Handicap, décès • **Nature des dégâts matériels** Dommages aux véhicules… Interventions d'urgence, hospitalisation, indemnisation, sanctions…

Deux questions clés pour conclure

Quels sont les déclencheurs de l'accident ? (l'accident ne se résume pas au moment précis où il a lieu)
Quand l'accident va-t-il s'achever ? (il se prolonge dans ses multiples conséquences)

Annexe 2 : **Questionnements possibles à partir des fiches d'observation**

Autour du parcours

Quelle signalisation, quels itinéraires, quelles trajectoires ?
Quels étaient les autres usagers de la route ?
Quelles conditions de circulation ? (jour/nuit, trafic, météo…)

Autour des comportements du conducteur

Comment a-t-il maîtrisé ses trajectoires ?
Quelles erreurs ont été commises ? (manque d'attention, méconnaissance de ses capacités et de celles du véhicule, non-prise en compte des autres usagers…)

Autour des autres usagers

Quelles imprudences ont été commises ?
Y a-t-il eu transgression des règles de circulation ?
Quelle est leur part de responsabilité dans les incidents ou accidents ?

Autour des équipements

Quels sont les équipements qui permettent d'assurer la sécurité des différents usagers ?
Quels sont les aménagements routiers qui cherchent à améliorer la sécurité des usagers ?

Annexe 3 : **Organiser les réponses en fonction des interactions entre les usagers par domaines de compétences (exemples)**

S'appuyer sur des habiletés motrices	Prendre et traiter des informations	Connaître	Maîtriser son comportement
Conserver son équilibre sur la chaussée lors d'un freinage ou dans un virage devant un véhicule en circulation.	Anticiper l'ouverture possible de la portière d'un véhicule arrêté.	Comprendre le sens de la signalisation pour les différents usagers, avoir conscience des incertitudes liées à l'environnement, aux autres et au matériel.	Attendre dans une file de voiture. S'arrêter au feu rouge… Accepter d'adapter sa vitesse en fonction de la circulation.
Éviter un piéton qui surgit d'une file de voitures en stationnement.	Repérer et identifier un groupe d'enfants qui joue sur le trottoir, une personne âgée qui s'apprête à traverser.	Connaître les règles qui régissent les différents espaces de circulation et en particulier ceux des piétons (cas des sorties de garages, parking…).	Accepter en tant que cycliste de redevenir temporairement piéton lorsqu'on ne se sent pas capable de gérer la situation (tourner à gauche…).

Annexe 4

Simulateur deux roues - fiche d'observation

Nom : ..... Classe : ..... Date : .....

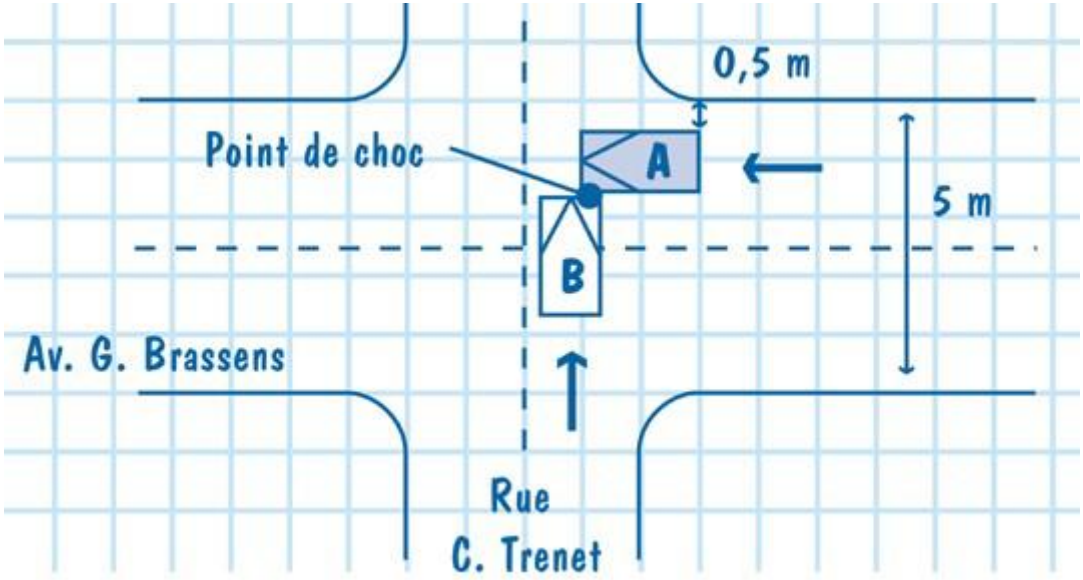
Parcours	Note pour chaque parcours les erreurs ou les comportements qui ont coïncidé avec des incidents ou accidents.			
1				
2				
3				
4				

Annexe 5 : **Travailler autour du constat d'accident**

1. Produire un schéma

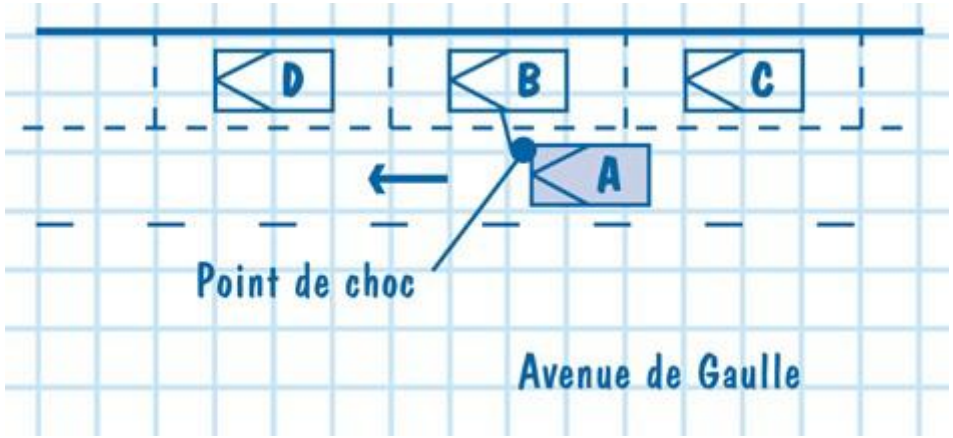
Produire un schéma de la situation d'accident à partir du texte suivant :
Le véhicule B roulait rue Charles-Trenet, il a percuté le véhicule A qui arrivait de la droite, avenue Georges-Brassens.

Schéma attendu



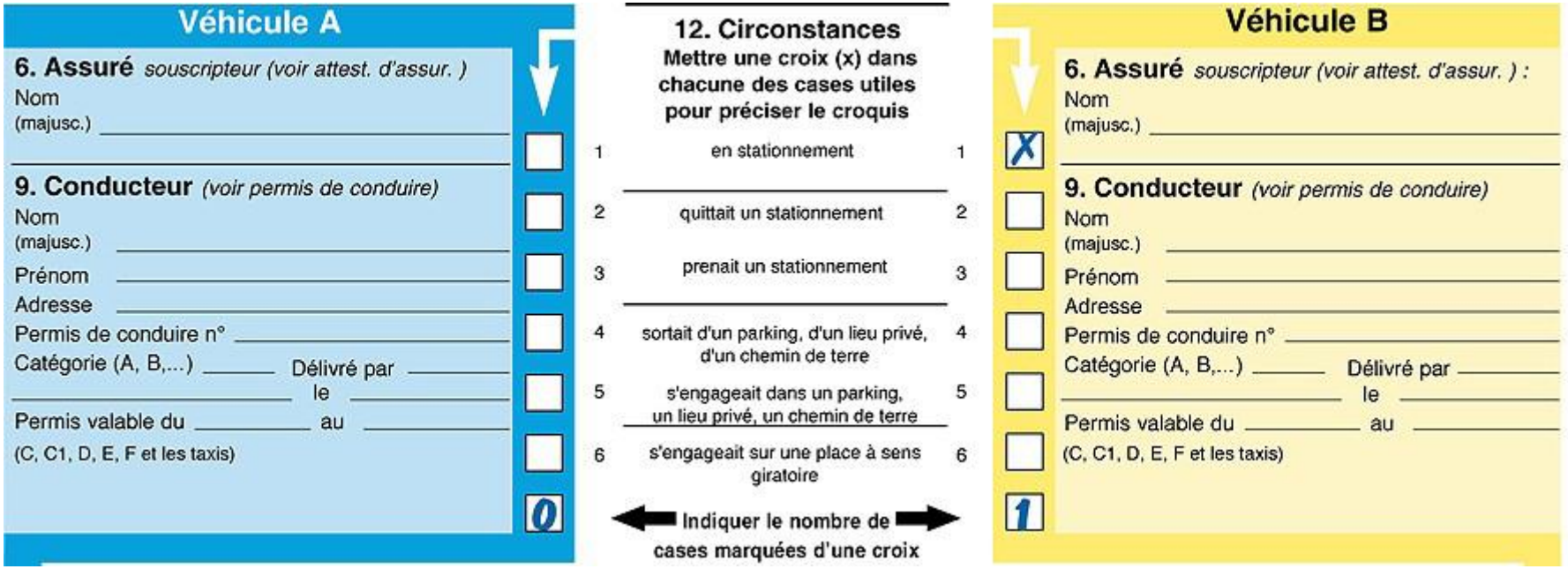
Les éléments suivants doivent y figurer : véhicules concernés et sens du déplacement, tracé des voies.

2. Compléter le constat, rédiger un texte
Compléter le constat, rédiger un texte sur les circonstances de l'accident, s'interroger sur les responsabilités des conducteurs à partir d'un schéma.



Texte attendu
Le véhicule A roulait avenue Charles-de-Gaulle. La portière du véhicule B s'est ouverte brusquement et le véhicule A l'a percutée.

Remarques
– C'est la représentation de la portière ouverte de la voiture en stationnement qui permet d'appliquer le cas 51 du barème de responsabilité où 100 % de la responsabilité de l'accident est imputée au véhicule B.
– Selon l'article R 39 du code de la route, « Il est interdit à tout occupant d'un véhicule d'en descendre ou d'ouvrir une portière sans s'être assuré au préalable qu'il peut le faire sans danger. »


Véhicule A
6. Assuré souscripteur (voir attest. d'assur.)
Nom
(majusc.)
9. Conducteur (voir permis de conduire)
Nom
(majusc.)
Prénom
Adresse
Permis de conduire n°
Catégorie (A, B,...)
Délivré par
le
Permis valable du
au
(C, C1, D, E, F et les taxis)
0
12. Circonstances
Mettre une croix (x) dans chacune des cases utiles pour préciser le croquis
1 en stationnement 1
2 quittait un stationnement 2
3 prenait un stationnement 3
4 sortait d'un parking, d'un lieu privé, d'un chemin de terre 4
5 s'engageait dans un parking, un lieu privé, un chemin de terre 5
6 s'engageait sur une place à sens giratoire 6
Indiquer le nombre de cases marquées d'une croix
Véhicule B
6. Assuré souscripteur (voir attest. d'assur.) :
Nom
(majusc.)
X
9. Conducteur (voir permis de conduire)
Nom
(majusc.)
Prénom
Adresse
Permis de conduire n°
Catégorie (A, B,...)
Délivré par
le
Permis valable du
au
(C, C1, D, E, F et les taxis)
1

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Annexe 6 : **<u>Équipement nécessaire à la conduite d'un 2 roues motorisé</u>**

Un casque, mais attention, *un casque qui a pris un choc, même léger, doit être changé. Sans choc, il doit être changé tous les 5 ans*

Des gants *en cuir*

Un blouson en cuir *sans couture au milieu du dos*

Des chaussures *montantes* pour protéger les chevilles

Éviter absolument tout vêtement en nylon : en cas de chute, par le frottement, le nylon chauffe, fond et s'incruste dans la peau entraînant des problèmes pour la cicatrisation.